



XLIXe Colloque de l'ASRDLF, Belfort, 9-11 juillet 2012

Session spéciale S12

« Grande vitesse ferroviaire et développement régional et urbain »

Titre de la communication :

Les gares TGV dans les zones périurbaines des villes moyennes sont-elles des vecteurs de métropolisation ?

Auteurs : **Olivier Klein (1), Emmanuel Ravalet (2), Stéphanie Vincent-Geslin (3), Valérie Facchinetti-Mannone (4) et Cyprien Richer (5)**

(1) Chercheur, Laboratoire d'Economie des Transports, ENTPE/Université de Lyon – Olivier.Klein@entpe.fr

(2) Collaborateur scientifique, Laboratoire de Sociologie Urbaine, LaSUR-EPFL, Lausanne – Emmanuel.ravalet@epfl.ch

(3) Collaboratrice scientifique, Laboratoire de Sociologie Urbaine, LaSUR-EPFL, Lausanne – Stephanie.Vincent@epfl.ch

(4) Maître de conférences, Université de Bourgogne, laboratoire ThéMA, Dijon – valerie.mannone@u-bourgogne.fr

(5) Chargé de recherches, CETE Nord-Picardie, Lille – cyprien.richer@developpement-durable.gouv.fr

Résumé

Cet article s'interroge sur la manière dont les nouvelles gares TGV installées en bordure d'agglomération de taille moyenne prennent place dans le processus de métropolisation qui structure la hiérarchie urbaine. Plus précisément, il cherche à préciser une méthodologie adaptée à cette question concernant des ensembles urbains où le processus de métropolisation est moins affirmé et moins massif que dans les grandes villes. Cette méthodologie devra aussi répondre à un contexte de villes moyennes pour lesquelles la desserte ferroviaire à grande vitesse apparaît souvent un « effet collatéral » de la construction d'une ligne à grande vitesse (LGV) qui poursuit pour l'essentiel d'autres objectifs concernant la mise en relation de grandes agglomérations. Elle servira de cadre à une proposition de recherche à mener sur un échantillon suffisamment varié de villes moyennes pour repérer d'éventuelles permanences dans la façon dont la gare et son quartier participent au fonctionnement métropolitain.

Une première partie précise le contexte particulier de l'arrivée d'une LGV dans une agglomération de taille moyenne à travers la mise en tension de deux logiques, l'une « réticulaire » qui vise à optimiser le bilan économique du système ferroviaire à grande vitesse, et l'autre « territoriale », qui cherche à articuler la grande vitesse à des objectifs urbains. La seconde partie retient une définition du processus métropolitain et cherche à opérationnaliser ce cadre conceptuel à travers la grille de lecture proposée par Michel Bassand (2001) et organisée autour de six « paramètres » du processus métropolitain. La troisième partie sera consacrée à l'examen des différentes options méthodologiques envisageables en envisageant successivement chacun de ces paramètres afin de proposer un dispositif adapté à la question du rôle des gares TGV et des quartiers de gare des agglomérations de taille moyenne dans le processus de métropolisation.

Introduction

Le présent article s'interroge sur la manière dont les nouvelles gares TGV installées en bordure d'agglomération de taille moyenne prennent place dans le processus de métropolisation qui structure la hiérarchie urbaine. Plus précisément, il cherche à préciser une méthodologie adaptée à cette question concernant des ensembles urbains où le processus de métropolisation est moins affirmé et moins massif que dans les grandes villes. Cette méthodologie devra aussi répondre à un contexte de villes moyennes pour lesquelles la desserte ferroviaire à grande vitesse apparaît souvent un « effet collatéral » de la construction d'une ligne à grande vitesse (LGV) qui poursuit pour l'essentiel d'autres objectifs concernant la mise en relation de grandes agglomérations. Une première hypothèse de ce travail est donc de considérer que ce contexte de ville moyenne est suffisamment particulier pour imposer des contraintes spécifiques à la méthode d'observation et d'analyse à mettre en œuvre.

Néanmoins, à travers notre question initiale, nous posons également l'hypothèse que les logiques d'aménagement mises en œuvre à l'occasion des projets de LGV peuvent au moins en partie s'interpréter au regard des logiques de métropolisation, y compris dans les villes moyennes. La méthodologie que nous proposerons devra le vérifier. Une première justification pragmatique à la relation établie entre grande vitesse et métropolisation peut être avancée. Elle se fonde sur la récurrence des références métropolitaines parmi les arguments avancés par les acteurs des projets de LGV lorsqu'ils en débattent, y compris dans des villes de taille modeste. D'un point de vue plus théorique, de nombreux liens entre la logique circulaire et sélective de la grande vitesse et le processus de métropolisation ont pu être mis en évidence (par exemple Klein, 2001).

Enfin, une troisième hypothèse tient à la dimension multidisciplinaire de l'investigation que nous entendons proposer, - et qui explique la diversité des auteurs de ce papier. Ce parti-pris résulte en particulier du constat d'un déploiement du processus métropolitain selon de multiples dimensions. Il résulte aussi de la volonté de considérer largement « l'acte d'aménagement » non seulement comme la transformation physique d'un espace, mais aussi comme un faisceau d'actions et de discours plus ou moins coordonné d'acteurs variés, et enfin comme le réceptacle de représentations et de pratiques sociales avec lesquelles il interagit fortement. La variable de validation de cette troisième hypothèse sera la capacité à faire émerger une problématique et une méthodologie qui ne se limite pas à juxtaposer des approches différentes, mais qui réussit à les articuler.

La première partie de cet article exposera le contexte particulier de l'arrivée d'une LGV dans une agglomération de taille moyenne, ou à sa proximité. La tension qui naît de la juxtaposition de deux logiques, l'une « réticulaire » qui vise à optimiser le bilan économique du système ferroviaire à grande vitesse, et l'autre « territoriale », qui cherche à articuler la grande vitesse à des objectifs urbains, sera en particulier mise en évidence. On verra que cette tension est, dans la période récente, souvent gérée à travers la localisation de la gare à la frange des agglomérations moyennes d'une part, et d'autre part, l'adjonction à la gare TGV proprement dite, de projets d'interface entre le TGV et la ville : un « quartier de gare » par exemple, et/ou une connexion entre la gare TGV excentrée et le centre ville ou la gare historique. Ce point explique que notre objet d'étude ne se limite pas à la gare TGV mais englobe le quartier contigu et les projets d'aménagement qu'il supporte.

Dans un second temps, nous préciserons la définition que nous retenons du processus métropolitain. Nous situerons notre point de vue par rapport aux approches usuelles qui envisagent les rapports de la métropole à l'extérieur, les dynamiques internes qui la traversent et enfin la diffusion du processus métropolitain au sein de la trame urbaine. Nous chercherons ensuite à avancer sur la voie de l'opérationnalisation de ce cadre conceptuel en proposant d'en rendre compte à travers la grille de lecture proposée par Michel Bassand (2001) et organisée autour de six « paramètres » du processus métropolitain.

Dans ce cadre et sur la base de la grille de lecture adoptée, la troisième partie sera consacrée à l'examen des différentes options méthodologiques envisageables. Elle abordera de ce point de vue et successivement les six « paramètres de la métropolisation » identifiés. L'objectif est de proposer un dispositif adapté à la question du rôle des gares TGV et des quartiers de gare des agglomérations de

taille moyenne dans le processus de métropolisation qu'elles peuvent connaître. Nous concluons en insistant sur l'articulation et la cohérence d'ensemble des diverses propositions méthodologiques qui auront été avancées.

1 – La desserte TGV des villes moyennes : un compromis entre logiques spatiales divergentes

1-1 – Des enjeux multiples selon les logiques et échelles de la grande vitesse

L'aménagement de grandes infrastructures de transport oppose deux logiques divergentes qui s'expriment aux différents échelons géographiques. La logique réticulaire, portée par les grands opérateurs de réseau ou leurs autorités organisatrices, repose sur l'optimisation des conditions de circulation au nom de l'efficacité économique à l'échelon national et de l'accessibilité au niveau local. La logique territoriale, généralement portée par les collectivités au nom de l'intérêt général, répond à des enjeux nationaux d'équité et de solidarité et des enjeux locaux d'attractivité (cf. fig. 1).

Fig. 1 : Croisement des logiques réticulaires et territoriales avec les échelles nationales et locales

	Échelle nationale/ supranationale	Échelle locale/ régionale métropolitaine
Logique de réseau	Enjeu d'efficacité	Enjeu d'accessibilité
Logique de territoire	Enjeu d'équité	Enjeu d'attractivité

En France, l'extension progressive du réseau de lignes à grande vitesse amplifie la tension qui naît de la juxtaposition de ces deux logiques. L'essor de la vitesse, discriminante d'un point de vue spatial, social et économique, se fait au détriment d'une accessibilité généralisée (Ollivro, 2000). L'accroissement des vitesses de circulation impose une réduction du nombre de points d'accès au réseau et se traduit par une sélectivité accrue des territoires. La rareté accentuant la valeur, ce caractère discriminant renforce l'intérêt des villes d'être connectée au réseau TGV. Les choix de localisation des gares TGV, équipements convoités selon la typologie de Philippe Subra (2007), comme la définition des dessertes à grande vitesse, suscitent ainsi de nombreux débats ; les acteurs territoriaux se retrouvant en position offensive pour obtenir le meilleur branchement à une LGV et tenter de capter une part des « effets territoriaux » que l'on prête au TGV.

A l'échelle nationale, la logique réticulaire fondée sur la grande vitesse vise à maximiser la productivité du réseau au profit de l'accessibilité des plus grands systèmes métropolitains. L'efficacité repose sur la suppression des rugosités intermédiaires. La réalisation de nouvelles lignes au tracé indépendant du réseau classique et réservées aux seuls TGV favorise la mise en service de liaisons rapides, directes et cadencées entre grandes métropoles, principaux générateurs de trafic. Ces liaisons se font alors au détriment des espaces intermédiaires qui, lorsqu'ils sont desservis, le sont *via* de nouvelles gares aménagées spécifiquement sur LGV. Ces « gares des betteraves », construites en périphérie urbaine, se conforment à la logique de rentabilité commerciale des opérateurs. Ces gares nouvelles n'imposent aux TGV qui les desservent que des temps d'arrêts réduits sans affecter la vitesse commerciale des rames en transit et permettent ainsi de drainer une clientèle supplémentaire sans pénaliser les gains de temps de bout en bout. Le choix de sites ex-urbanisés contribue alors à limiter les contraintes techniques et financières inhérentes à l'insertion spatiale des LGV et des gares

et conforte de ce fait le bilan économique du système à grande vitesse (Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010).

Si la logique d'efficacité économique l'emporte, la compatibilité des LGV avec le réseau conventionnel permet néanmoins d'apporter certains éléments de réponse aux enjeux d'équité territoriale, comme le souligne la désignation des nouvelles LGV en référence aux « régions » qu'elles irriguent (« TGV Atlantique », « LGV Méditerranée »..., plutôt que « Paris-Lyon »). Ainsi, de nombreuses villes moyennes continuent de bénéficier d'une desserte TGV dans leur gare historique même si ces dessertes sont parfois économiquement fragiles et les fréquences de desserte pas toujours à la hauteur de leurs espérances. La desserte arborescente de la LGV Est Européenne, par exemple, amène le TGV au cœur de nombreuses villes champenoises et lorraines mais privilégie en même temps un tracé rectiligne, ponctué de quelques gares nouvelles, qui valorise la vitesse entre Paris et Strasbourg. D'une manière similaire, la présence de gares-bis à proximité des villes moyennes peut être lue dans cette même logique d'équilibre entre efficacité économique et équité territoriale. En effet, pour justifier leur opportunité, Réseau Ferré de France explique parfois que ces équipements permettent aux villes qui en disposent de bénéficier de dessertes à grande vitesse dont elles seraient privées sans cela, en particulier concernant celles qui contournent Paris en établissant des liaisons de provinces à provinces.

Au niveau local, la logique de réseau repose sur une valorisation de l'accessibilité à la gare afin d'étendre à un vaste hinterland régional les gains de temps liés à la grande vitesse. Il s'agit de garantir aux populations et aux principaux générateurs de trafic des territoires concernés une accessibilité performante au macro-réseau des LGV par la restructuration des pôles d'échanges, le renforcement des dispositifs de rabattement-éclatement et le choix de sites d'implantation de gares bien connectés aux différents réseaux de transports locaux (Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010). La logique territoriale s'exprime quant à elle par l'adoption de stratégies de valorisation destinées à articuler la grande vitesse aux enjeux de développement locaux afin de tirer parti du renforcement d'attractivité attribué à la contraction de l'espace-temps. Cette logique se concrétise par l'intégration des gares centrales au sein d'importants projets de réaménagement urbain destinés à réinsérer ces espaces longtemps délaissés dans les dynamiques urbaines et par l'émergence de nouveaux projets urbains aux abords des gares nouvelles. Le cas Lillois, même s'il dépasse l'échelle de ville retenue ici, est emblématique de la réussite d'un « détournement » de réseau international au service des enjeux urbains d'accessibilité et d'attractivité. La mobilisation des acteurs en faveur d'une nouvelle gare TGV centrale a permis d'optimiser l'accessibilité par la constitution d'un « espace nodal » avec la gare historique (Barré, Menerault, 1999) et de renforcer l'attractivité en articulant la gare à la création d'une nouvelle centralité métropolitaine, Euralille.

1-2 – Un système d'acteur de la grande vitesse ferroviaire en recomposition

La grande vitesse ferroviaire s'inscrit au cœur d'un système multiscalair dont le fonctionnement repose sur des interactions complexes entre logique réticulaire et logique territoriale. Si pour les villes moyennes des territoires intermédiaires, les choix de localisation et de desserte des gares restent largement subordonnés à la rentabilité économique du système, l'émergence d'un compromis entre efficacité, équité, accessibilité et attractivité reste dépendante des contextes locaux. Elle est également soumise, depuis une dizaine d'années, à des évolutions contextuelles qui tendent à renforcer ou à estomper certains enjeux.

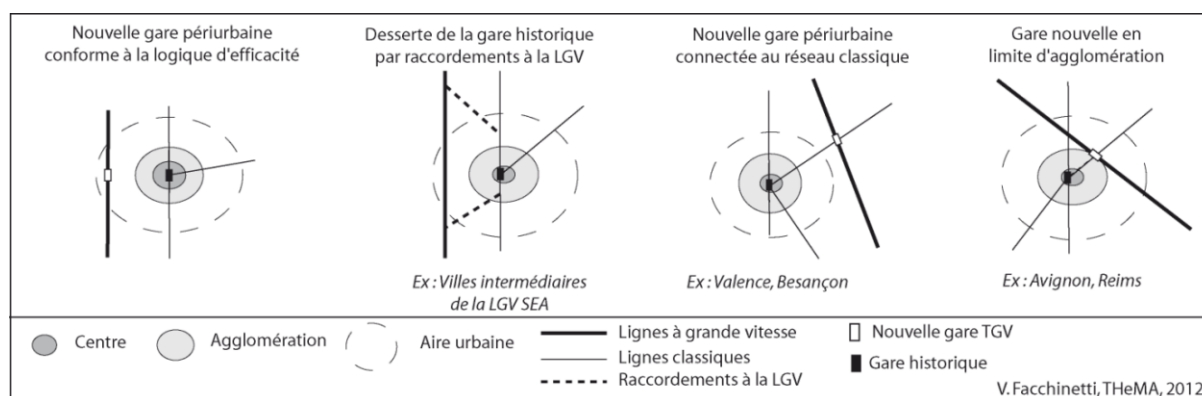
A l'échelle nationale et européenne, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs alimente la redistribution progressive des choix de desserte vers des acteurs déterritorialisés et transnationaux (les grands opérateurs de réseaux). Ce renforcement des enjeux d'efficacité s'accompagne d'un bouleversement des enjeux territoriaux. La décentralisation a confié aux collectivités locales de nouvelles compétences en matière d'aménagement et de développement territorial. La régionalisation du transport ferré favorise également une meilleure prise en compte des enjeux d'accessibilité locale. Villes et régions voient leurs prérogatives renforcées ; d'autant que, face au désengagement financier de l'État, elles sont de plus en plus sollicitées pour financer les infrastructures de la grande vitesse, dans un contexte où l'abandon par l'État des politiques d'équilibre

territorial exacerbe la compétition interurbaine (Troin, 2010). Enfin, l'évolution des procédures de concertation permet une participation plus active des acteurs locaux au processus de décision (Aquino, 2002).

1-3 – De nouvelles configurations territoriales pour la desserte TGV des villes moyennes

Ces évolutions ne remettent pas en cause la prévalence d'une logique réticulaire nationale, mais tendent à l'infléchir en faveur d'une meilleure articulation de la grande vitesse aux enjeux d'accessibilité et d'attractivité locaux et d'un arbitrage plus équilibré entre logiques d'acteurs divergentes. Ce compromis s'exprime de façon spécifique dans le cas de la desserte TGV des villes moyennes. Ces villes moyennes, qui ont un poids démographique et économique suffisant pour justifier d'une desserte TGV, représentent un potentiel de trafic non négligeable pour des projets dont la rentabilité économique n'est pas assurée. Leur desserte se justifie également au nom de l'équité territoriale dans la mesure où un certain nombre d'entre elles bénéficiaient déjà d'une desserte TGV via le réseau classique. Enfin leur intégration au réseau à grande vitesse constitue un élément favorable à l'acceptabilité sociale des nouveaux projets de LGV dont les tracés sont de plus en plus contestés localement. Si la plupart du temps, conformément à la logique d'efficacité économique, leur desserte repose sur la création d'une nouvelle gare périurbaine, la figure 2 illustre de nouvelles configurations territoriales, reflets d'un compromis plus équilibré entre les enjeux en présence, s'imposent (Facchinetti-Mannone et Richier, 2011).

Fig. 2 : Configurations territoriales liées à la desserte TGV des villes moyennes intermédiaires



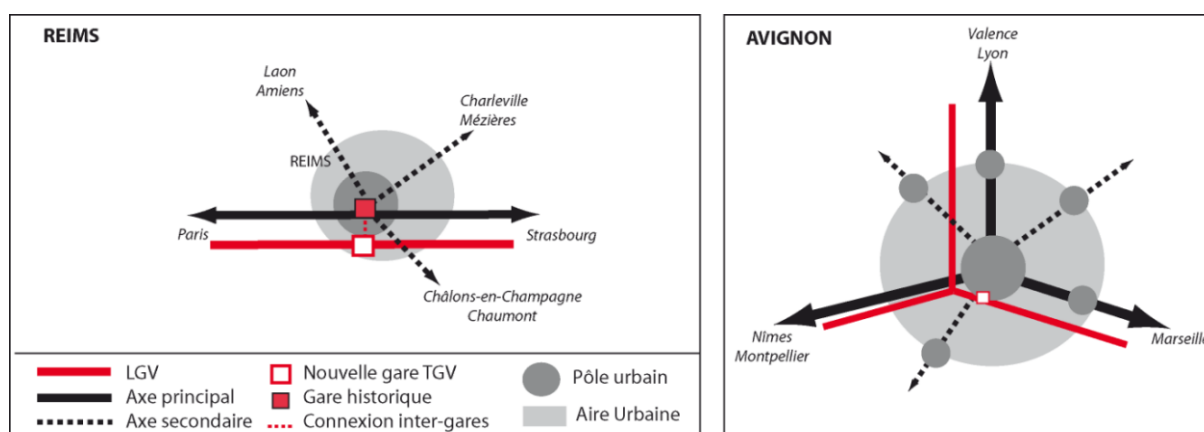
La première configuration est celle retenue pour la desserte des villes intermédiaires de la LGV Sud-Europe Atlantique. En faisant le choix du maintien d'une desserte des villes par leur centre via l'aménagement de bretelles de raccordement à la LGV, les collectivités locales des régions concernées sont parvenues à imposer « *une conception plus urbaine du rôle de la gare d'agglomération, dans le cadre de politiques d'urbanisme visant à renforcer les centres villes et les pôles d'échanges de transports plurimodaux* » (Troin, 2010). Cette configuration, à l'avantage d'une logique intra urbaine visant à combiner le renforcement de la centralité et l'interconnexion des réseaux, pénalise peu l'efficacité du fonctionnement du système à grande vitesse. Néanmoins, la multiplication des raccordements et l'adaptation des gares historiques imposent des investissements supplémentaires, et l'équilibre s'opère au détriment des enjeux d'équité, la desserte à grande vitesse des gares centrales pouvant à tout moment être remise en cause par un éventuel « effet de shunt » selon les choix des opérateurs de réseaux.

La deuxième configuration repose sur la connexion d'une nouvelle gare TGV périurbaine au réseau classique. Adoptée à Valence où la gare TGV a été aménagée à l'intersection de la LGV Méditerranée et de la ligne du sillon alpin, et à Besançon où la réouverture de la ligne Besançon-Devecey a permis de connecter la gare TGV à la gare centrale, cette configuration concilie l'ensemble des enjeux au profit de la logique réticulaire nationale. Les enjeux d'efficacité économique sont confortés d'autant que la connexion au réseau conventionnel favorise l'extension de l'aire de chalandise de ces gares,

justifiant ainsi la mise en service de fréquences de desserte supplémentaires vers des destinations diversifiées. A l'échelle locale, si la connexion au réseau classique satisfait les enjeux d'accessibilité, la situation généralement ex-urbanisée de ces gares reste peu favorable aux objectifs de développement local. L'attractivité des projets de pôles tertiaires, conçus autour de ces gares pour renforcer l'intégration métropolitaine de ces villes, est pénalisée par leur situation excentrée (Facchinetti-Mannone, 2012). Ces pôles même lorsqu'ils rencontrent un succès relatif ne peuvent participer à l'animation de la ville à l'écart de laquelle ils ont été aménagés, d'autant que certains d'entre eux sont situés sur des territoires dont la gestion échappe à la compétence de l'agglomération.

La troisième configuration, fondée sur l'aménagement d'une nouvelle gare en proche périphérie urbaine, la LGV tangentant le tissu bâti de l'agglomération, est en définitive la plus propice à un compromis équilibré entre enjeux réticulaires et territoriaux nationaux comme locaux. C'est le choix fait à Reims où, à la faveur d'une inflexion du tracé de la LGV Est, une nouvelle gare a été construite aux portes de l'agglomération, comme en Avignon où la réalisation d'un petit triangle de bifurcation à l'ouest de l'agglomération a permis de conforter la position nodale de la ville et de positionner la gare au plus près du centre (cf. fig. 3).

Fig. 3 : Des gares TGV implantées aux portes des agglomérations



Cette configuration favorable, comme dans le cas précédent, aux enjeux de rentabilité économique, permet en outre d'optimiser l'articulation de la grande vitesse aux logiques intra-urbaines. L'accessibilité locale est renforcée par des possibilités de connexion au réseau classique (réalisée à Reims, décidée dans le cas d'Avignon) mais aussi et surtout par une intégration de la gare au Périmètre des Transports Urbains (PTU). Sur le plan urbain, ces localisations comparables à celles des gares du 19^{ème} siècle, contribuent à l'émergence de projets d'aménagement fondés sur la réalisation de nouveaux quartiers de gare arrimés à la ville. Les deux villes ont fait de leur gare TGV le ferment d'un nouveau quartier regroupant des fonctions tertiaires, de nouveaux espaces résidentiels et des équipements collectifs d'échelle communautaire. En termes de valorisation, cette étroite articulation entre le TGV et la ville favorise l'intégration de ces espaces au reste de l'agglomération et participe à l'intégration de ces villes moyennes au processus de métropolisation.

Nous proposons maintenant de préciser notre approche de la métropolisation, de manière à rendre compte de la pertinence de cette notion pour comprendre le rôle joué par les gares TGV dans les villes de taille moyenne.

2 – La métropolisation : un processus multiforme et hiérarchisé

Le terme de métropolisation fait l'objet de multiples définitions. Nous retiendrons ici, suivant largement le découpage proposé par Béhar (2010), une définition en trois temps correspondant chacun

à une approche particulière. On considère d'abord celles qui, d'un regard porté sur l'extérieur, partent des dynamiques économiques globales parce qu'elles nourrissent la métropolisation posée comme un processus évolutif. Ces approches insistent sur les éléments qui distinguent les points focaux de ce processus du reste du monde. D'autres approches considèrent davantage les dynamiques internes aux espaces concernés par ce processus et décrivent les évolutions sociales et spatiales qui les caractérisent. Enfin, une dernière catégorie de travaux vise davantage à repérer la diffusion du phénomène métropolitain au sein de la trame urbaine.

2.1 La métropolisation : un processus global, urbain et hiérarchisé

Du premier point de vue, nous retiendrons ici l'idée que la métropolisation est un processus sélectif de concentration dans l'espace des activités économiques que l'on peut préciser à travers les quatre fonctions économiques identifiées par Saskia Sassen (1991) comme caractéristiques de la *ville globale*¹ :

- une **fonction de coordination de l'activité économique**, qui consiste en premier lieu à travers les activités financières, à assurer le fonctionnement mais aussi la fluidité (la « flexibilité » dit-on parfois) de l'activité productive dans un cadre mondialisé et complexe ;
- une **fonction de production des services de pointe**, à travers une catégorie particulière d'activités productives dont la sophistication implique des modes de mobilisation des ressources (compétences, pouvoirs et capital) et des modes de valorisation (souvent liés à l'exercice de la « fonction de coordination ») qui les distingue fortement des activités productives « banales » ;
- une **fonction de production de l'innovation**, qui consomme et alimente en partie la « production des services de pointe » et constitue un facteur important du renouvellement des « activités de coordination » ;
- une **fonction de marché pour les biens et services sophistiqués**, par leur taille, et par leur capacité à mettre en relation les créateurs de cette sophistication et les segments à haut revenu qui la consomment.

A cette concentration sélective des activités, répond en premier lieu une concentration sélective des populations (Ravalet, Gillio, 2012), d'abord expliquée par celle des emplois, parfois qualifiés de « stratégiques ». Dépassant le cadre des dynamiques économiques, cette population à haut revenu est aussi analysée par rapport au mode de vie métropolitain qu'elle porte, souvent décrit de façon simplifiée comme la consommation haut de gamme de produits mondialisés à fort contenu culturel (Gleaser, Kolko & Saiz, 2001). Par ailleurs, la métropole se caractérise par des standards d'équipements et de services qui assurent la fluidité de son insertion dans le réseau qu'elle forme avec ses consœurs. Cette courte énumération veut illustrer que les indicateurs de comparaison mis en avant pour caractériser les agglomérations métropolisées couvrent différentes dimensions et pas seulement celle de la spécialisation économique. Nous chercherons à rendre compte de cette multi-dimensionnalité.

Du second point de vue, plutôt interne, nous retiendrons que la métropolisation recouvre une série de processus concomitants : « *l'étalement spatial, les spécialisations fonctionnelles, le creusement des inégalités socio-territoriales, la différenciation croissante des espaces-temps des citoyens, l'élargissement de leur espace de vie quotidienne et l'intensification des mobilités géographiques intra-urbaines* » (Dubresson, 2000:13). Ces dynamiques internes sont pour partie déterminées par des logiques d'éviction, parfois sociale, ethnique mais bien entendu également économique. Les multiples études des processus de « gentrification » de quartiers centraux précédemment dégradés (Clerval, 2008 présente une bibliographie approfondie sur ce point) illustrent les modalités complexes de la structuration spatio-démographique des métropoles à travers des logiques d'agrégation, d'ouverture, de distinction ou d'imitation et des contradictions qui en résultent, par exemple lorsque des

¹ Une autre description très similaire dans son aboutissement, a été mise en œuvre par l'INSEE à travers la notion de « fonctions métropolitaines supérieures », dans une perspective statistique (Julien, 1995, 2002)

populations « modestes » sont évincées d'une zone par l'arrivée de populations métropolitaines aisées alors même qu'elles en constituent l'un des attraits par les services qu'elles y délivrent ou l'ambiance qu'elles y créent. D'autres travaux, davantage centrés sur la localisation des activités, rendent compte de la façon dont le processus métropolitain se déploie à l'intérieur de l'espace urbain et éventuellement s'y reconfigure entre zone centrales et périphérie, sous le coup de dynamiques économiques de localisation (décrites dans le cas de l'Ile-de-France in Halbert, 2004), mais aussi de dynamiques socio-démographiques et de dynamiques d'aménagement. Dans le cadre de notre problématique, un enjeu est d'observer dans quelle mesure et selon quelles modalités ces transformations apparaissent aussi au sein d'agglomérations moyennes.

Enfin, nous appuyons notre démarche sur le constat, dressé par exemple par Damette (1994) ou, à travers la comparaison systématique d'une batterie d'indicateurs à l'échelle européenne, par Brunet (1989) puis Rozenblat et Cicille (2003), selon lequel le processus de métropolisation travaille toute l'épaisseur de la trame urbaine, avec une intensité variable toutefois. Il en émerge l'image d'un réseau métropolitain fortement hiérarchisé, mais aussi celle d'un processus sélectif repérable, même s'il opère alors de façon partielle et ténue, à des niveaux modestes de la hiérarchie urbaine. Cette vision réticulaire (Castells, 1996) justifie la pertinence d'un questionnement métropolitain à propos d'agglomérations de taille moyenne. Elle n'implique cependant pas que les caractéristiques métropolitaines se déclinent d'une échelle urbaine à l'autre par un simple effet taille. En s'atténuant, le processus métropolitain peut aussi voir sa nature et son contenu se transformer. Ainsi, dans de nombreuses agglomérations de second rang, la concentration spécifique ne concerne-t-elle qu'un éventail restreint des activités identifiées comme métropolitaines. De même, l'accès aux services constitutifs du standard métropolitain s'opère-t-il souvent de façon indirecte et plus ou moins dégradée, via la connexion à l'offre des grandes métropoles, comme l'illustrent les travaux concernant l'accessibilité aérienne intermodale qui cherchent à mesurer les potentialités des combinaisons trains+avions (Bozzani, 2006).

2.2 Une grille de lecture organisée en « six paramètres de la métropolisation » par Michel Bassand

Le cadre théorique décrit ainsi un processus de métropolisation complexe et multidimensionnel dont les manifestations que l'on peut chercher à observer sont vraisemblablement encore moins univoques dans un contexte de ville moyenne. Trouver le moyen d'en rendre compte à travers une observation centrée sur les projets d'aménagement de la gare TGV et de son quartier n'est donc pas immédiat. Néanmoins, la proposition de Michel Bassand (2001) de décrire la métropolisation à travers six paramètres nous paraît constituer un cadre d'analyse propice à l'opérationnalisation du foisonnement d'analyses parmi lesquelles nous avons succinctement – et partiellement – précisé, dans les paragraphes précédents, la vision que nous retenions. Ces « six paramètres » synthétisent cette image tout en aidant à préciser les « variables » – toutes ne sont pas quantitatives, loin s'en faut – qu'il convient d'observer. La proposition de Bassand dont nous présentons brièvement le contenu, va donc fixer le cadre de notre exploration méthodologique.

Selon M. Bassand (2001), le processus de métropolisation s'opère à travers les six paramètres suivants :

1. Il mentionne d'abord la constitution d'une **armature mondiale de métropoles**.
2. Le second « paramètre » avancé est celui de **l'étalement**.
3. Bassand évoque ensuite un paramètre de **fragmentation sociale et spatiale**.
4. Les **réseaux métropolitains et la mobilité** constituent le quatrième paramètre de la métropolisation identifié.
5. Comme cinquième paramètre, Bassand introduit la notion de « **métropolité** » afin de décrire les modes de socialisation spécifique de ces espaces concentrés mais ouverts aux vents de la mondialisation.
6. L'ultime paramètre est relatif à la **gouvernance**.

Nous allons, dans la partie qui suit, reprendre un à un ces paramètres afin de préciser le contenu que nous lui attribuons et d'envisager les méthodologies disponibles pour en rendre compte, en particulier dans le contexte des villes moyennes.

3 – Quelles méthodes pour rendre compte du caractère métropolitain des gares TGV ex-urbanisées et des quartiers adjacents ?

Le cadre théorique que nous avons précisé ci-dessus est venu justifier la pertinence d'une démarche consistant à considérer des métropoles de second rang (ou villes moyennes) et des gares TGV ex-urbanisées, périurbaines. Il conduit surtout à un cadre d'analyse à l'intérieur duquel, pour chacun des six paramètres de la métropolisation de M. Bassand, nous proposons de discuter des moyens opérationnels pour les mesurer, les qualifier, les appréhender. Sur cette base, il s'agira ensuite de proposer un plan d'action méthodologique sous forme de proposition de recherche.

3.1 Quelle insertion dans l'armature métropolitaine ?

Le premier critère énoncé par M. Bassand concerne la constitution d'une armature métropolitaine. *« La mondialisation ou la globalisation dépend directement de la construction de cette armature mondiale de métropoles ou en d'autres termes de la métropolisation. La participation à cette armature, et la centralité mondiale qui en découle sont génératrices de ressources importantes »* (Bassand, 2001, p. 34). Les analyses du processus métropolitain nous conduisent à insister aussi sur la hiérarchie qui s'établit au sein de cette armature.

Pour rendre compte de l'insertion d'une agglomération au sein de ce réseau fortement hiérarchisé, il est fréquemment fait référence à son attractivité propre, décrite sur la base d'indicateurs composites (entre autres exemples : palmarès des villes à la meilleure qualité de vie (cabinet Mercer), classement annuel des villes européennes les plus attractives (cabinet de conseil en immobilier d'entreprise Cushman & Wakefield). D'origine très variée, ces travaux donnent des résultats fluctuants et suscitent d'importantes controverses du point de vue de leur scientificité. La sélection et l'agrégation d'indicateurs diversifiés est souvent peu explicitée. Pour autant, ces approches rendent compte en partie des efforts consentis par les territoires pour s'insérer dans l'armature métropolitaine et y jouer un rôle important. Ils relayent également les politiques de marketing territorial, visant à attirer les acteurs les mieux dotés économiquement.

De multiples indicateurs d'appartenance à l'armature métropolitaine et de hiérarchisation sont mieux étayés d'un point de vue théorique tout en reposant sur des sources de données accessibles et dont la fiabilité peut être évaluée (Rozenblat et Cicille, 2003) ou des données de flux (Bérion, 1998). Ils renvoient à la nature des entreprises et des emplois, à la nature de la population ou à la nature des services et activités proposées. La transformation structurelle de l'économie par la mondialisation et la globalisation est souvent décrite par le développement de l'économie des services (Mouhoud, 2010). Certains secteurs d'activités et certains types d'emplois sont considérés comme typiques des économies métropolitaines, ces deux types d'informations étant fréquemment croisées (Damette, 1994). C'est notamment l'orientation prise par l'INSEE (Julien, 2002). L'appartenance à l'armature métropolitaine peut également être considérée sur la base de la nature de la population résidente : c'est le point de départ des travaux relatifs à la « classe créative » (Florida, 2002). De par leur capacité à innover, leur aisance technologique et leur consommation importante et variée, les membres de cette classe créative sont considérés comme porteurs pour l'économie métropolitaine. Thomas (2011) a vérifié qu'il est possible d'appréhender d'un point de vue statistique cette « classe créative » à partir des variables classiques de PCS et de niveau d'éducation principalement. Enfin les services et aménités mis à disposition sur un territoire n'ont pas tous les mêmes aires d'influence et de chalandise. Certains sont ainsi considérés comme typiques de la métropole. En France, l'Insee propose ainsi dans sa Base Permanente des Equipements (BPE) une classe d'équipements qui correspond à une échelle

supérieure. Pour ce premier paramètre, la métropole est considérée comme un point positionné dans un nuage hiérarchisé de points. Les deux paramètres qui suivent permettent de rentrer dans le détail du point.

3.2 L'étalement fait-il la métropole ou la métropole l'étalement ?

Depuis les années 70, la littérature en sciences sociales abonde de travaux sur l'étalement urbain, que les récentes préoccupations liées au développement durable renforcent. Mais existe-t-il un étalement métropolitain ? Si l'on revient sur les origines de l'étalement urbain, il est possible de mettre en évidence un double mécanisme de choix, de préférences d'un côté, et d'éviction/sélection d'un autre (Decamps, 2011). Les préférences sont orientées par la recherche d'un entre-soi ou d'aménités environnementales périurbaines ou rurales, tandis que les mécanismes d'éviction/sélection rendent compte de stratégies d'évitement et des évictions par les prix.

Pour approcher ces phénomènes, on peut tout d'abord situer sur le territoire les évolutions de localisations et de densités. Il apparaît cependant difficile, sur cette seule base, de distinguer des formes urbaines typiques du phénomène de métropolisation, même posé comme processus de concentration sélective, d'autres qui ne le seraient pas. On peut aussi constituer des profils de prix fonciers et immobiliers en cherchant la typicité métropolitaine, vraisemblablement sur la base de mécanismes renforcés d'exclusion des populations défavorisées de zones spécifiquement attractives pour les activités et populations « métropolitaines », telles l'hypercentre. On peut enfin envisager une approche des processus décisionnels de localisation résidentielle ou d'implantation d'entreprises à partir de préférences déclarées, en faisant l'effort de faire la part des rationalisations ex-post par les acteurs, qui peuvent exister dans le déclaratif. Aucune des trois méthodes proposées ici ne semble en mesure d'apporter de réponse claire au caractère métropolitain ou non des évolutions observées. En fait, ce critère apparaît disposer d'un potentiel opératoire plus fort lorsqu'il est abordé en complément avec le troisième paramètre proposé par Michel Bassand.

3.3 Des fragmentations spatiales, sociales et temporelles

Michel Bassand érige la fragmentation en caractéristique de la métropolisation et soulignant tout d'abord qu'elle est constitutive du fait urbain. C'est donc par son intensité que cette fragmentation métropolitaine se distingue. Par ailleurs, il en fait tout à la fois un paramètre constitutif du processus métropolitain, mais également sa menace la plus sérieuse dans la mesure où « *elle entraîne la négation de l'unité métropolitaine* » (page 35). Enfin, Bassand décline cette fragmentation selon plusieurs dimensions – spatiales, sociales et temporelle – et échelles – « du micro au macrosociologique ».

Si le paramètre précédent visait la définition de différentiels de densité de populations ou d'activités, la dimension spatiale de la fragmentation métropolitaine désigne explicitement « la spécialisation fonctionnelle du sol ». Il invite donc à distinguer différentes catégories de populations et secteurs d'activités au regard desquelles les phénomènes de polarisations et de spécialisations sociales, fonctionnelles et sectorielles se doivent être caractérisés.

Dans le cadre de notre problématique, on s'attachera d'abord non seulement à repérer les éventuelles spécialisations fonctionnelles (résidentielles, économiques, circulatoires, ou autres) de différentes zones de l'agglomération, mais aussi à qualifier ces spécialisations en recherchant les éventuelles tendances à l'homogénéité sociale ou sectorielle de ces zones. Evidemment, on se focalisera d'abord sur le quartier de la gare, puis sur les zones avec lesquelles la gare elle-même apparaît être en relation spécifique. On ciblera également de façon spécifique les spécialisations zonales qui, en termes de composition de la population, de types d'activités ou d'emplois, pourront être associées aux caractéristiques constitutives du phénomène métropolitain.

Concernant les spécialisations sectorielles, il est possible, en France, d'utiliser la base de données SIRENE, qui recense les entreprises et établissements à l'adresse (avec le secteur d'activité), ainsi que les bases de données équivalentes qui existent dans de nombreux pays occidentaux. Les données issues de recensement de population, géolocalisées ou codées par zones suffisamment fines, permettent pour leur part d'analyser la composition sociale de la population des différentes zones.

D'un point de vue général, ces études sont facilitées sur les territoires à propos desquels un système d'information géographique est disponible. Enfin, un enjeu de ces approches quantitatives visant à caractériser les spécialisations fonctionnelles, sectorielles et sociales des espaces, reste la définition d'une norme et le rapport à cette norme, qui se doivent d'être discutés et justifiés.

La dimension sociale de la fragmentation est évidemment très liée à sa dimension spatiale. On fera à ce point plus directement référence aux dynamiques ségrégatives, à leur renouvellement partiel, en premier lieu, par « *un éclatement des inégalités au sein de chaque groupe socioculturel* » (Cohen, 1997, p. 78). Cet éclatement serait en particulier dû à la capacité d'une minorité de « manipulateurs de symboles » à valoriser leurs compétences à l'échelle planétaire (Reich, 1991, p. 208 et suiv.). Par-delà ce renouvellement, la dynamique ségrégative est alimentée par le système déjà décrit de préférences et de contraintes et d'éviction. La ségrégation peut alors être de nature économique (revenus), ethnique (origines), culturelle (niveaux de formation), démographique (âge ou structure du ménage), etc. (Ravalet, 2009). Les travaux qui portent sur les dynamiques de gentrification méritent ici une attention particulière au sens où ce processus est considéré comme typique d'une métropole (ou de certains de ses quartiers) et qu'il renvoie lui aussi à une spécialisation sociale des espaces urbains (Kahn, 2007). De ce point de vue, les approches quantitatives liées à la structure de la population apparaissent insuffisantes. Il semble nécessaire ici d'avoir recours à un travail monographique (Thomas, 2011). On retrouve d'ailleurs ce même type d'approche dans les travaux de S. Sassen (1991) pour aborder les questions d'interdépendance entre classes sociales dans les métropoles. Evidemment, le quartier environnant la gare constitue une cible d'observation privilégiée dans le cadre de notre problématique. Cette préférence méthodologique reflète bien l'idée d'une spécificité forte des contextes urbains considérés.

La troisième dimension de la fragmentation métropolitaine identifiée par Bassand est temporelle. On la rapprochera du constat d'une évolution des structures sociales du temps. Klein (2004) avait décrit le passage d'un temps social « industriel », continu, mesurable et échangeable, mais séparant nettement la sphère domestique de la sphère professionnelle, à un « temps fragmenté », dans lequel les activités des individus sont plus imbriquées. Chacune de ces structures temporelles paraît renvoyer à un usage différent des gains d'accessibilité, liés par exemple à un système de déplacement à grande vitesse : le « temps industriel » conduit alors à un usage de la « vitesse comme opportunité » pour réaliser plus loin les mêmes activités dans un cadre temporel inchangé alors que le « temps fragmenté » renvoie à un usage de la « vitesse comme nécessité » pour de nouveaux arrangements temporels des activités. Cette dimension fait finalement référence dans ce paramètre à la gestion du temps par les populations métropolitaines. Nous aborderons spécifiquement ce point dans le cinquième paramètre, que l'auteur résume par le terme de métropolité.

Enfin, Bassand ajoute à ces trois dimensions de la fragmentation métropolitaine une analyse en termes de dilution des échelles micro et macrosociales. On peut pour partie traduire cette analyse par la tension qui résulte d'un mouvement d'autonomisation de microstructures sociales, voire d'individualisation d'une part et d'une multiplication et d'une recomposition des sources de pouvoir, mais aussi des supports identitaires capables de produire de nouveaux codes culturels d'autre part (Castells, 1997). Cette analyse de la position relative des individus et des groupes sociaux auxquels ils peuvent adhérer renvoie aussi aux modes de vie des populations métropolitaines et laisse entrevoir une multiplicité de nouvelles formes de structuration sociale. Ainsi, en s'appuyant sur des travaux de chercheurs allemands (Ohnmacht et al., 2009), M-P. Thomas et L. Pattaroni proposent de rendre compte des modes de vie résidentiels des familles non seulement à partir des variables verticales classiques de la stratification sociale (formation, âge, revenu, etc.) mais aussi de variables horizontales, nouvelles, rendant davantage compte du processus d'individuation (différenciation selon les attitudes, opinions ou valeurs). Leur typologie de modes de vie résidentiels se construisent ainsi autour de la plus ou moins forte valorisation de la sécurité, densité, convivialité, ancrage social, tranquillité, élitisme dans leur environnement de vie (Thomas, 2011 ; Thomas et Pattaroni, 2012).

3.4 Transports et mobilités, inter- et intra-métropolitaines

Ce paramètre vise à prendre en compte de manière parallèle l'offre et la demande associées à la circulation des biens, des personnes, des informations, de l'eau, de l'énergie, des déchets..., à l'intérieur de l'espace métropolitain de façon à assurer son fonctionnement. Dès 1961, Gottman dans son *megalopolis* avait fait de la connexion des métropoles entre elles une condition de leur capacité à assurer ces « activités transactionnelles » consubstantielles à l'économie métropolitaine. La grande vitesse ferroviaire figure évidemment parmi les outils dont les métropoles se dotent aujourd'hui pour garantir cette connexion et globalement, la vitesse des communications apparaît comme un mode de structuration et de hiérarchisation des espaces (Bretagnolle, 2005).

De fait, la littérature nous invite à prendre la mobilité comme un phénomène tout à fait central dans le fait métropolitain. « *Parler de la ville-mobile, c'est d'abord parler de la mobilité qui est devenue dans nos sociétés la modalité première de la vie collective et du rapport au monde* » (Chalas, 2000:107). Pour autant, le caractère métropolitain ne saurait être réduit à un effet taille/masse qui structure néanmoins largement tant l'offre de transport que les flux. Nous devons donc rechercher les moyens de qualifier spécifiquement la mobilité métropolitaine.

De nombreux travaux rendent compte de mesures d'accessibilité interurbaine à partir de données d'offre (Spiekemann et Wegener, 1996, par exemple). L'accessibilité « métropolitaine » se déduit en sélectionnant des types de services de transport considérés a priori comme métropolitain (l'offre aérienne, ou à grande vitesse par exemple, Bozzani, 2005). A travers la notion de « contactabilité », Bozzani-Franc et L'Hostis (2010) renouvellent cette approche en calibrant la mesure de l'accessibilité d'après une norme de « besoin ». Dans une optique métropolitaine, ils retiennent en particulier la possibilité de réaliser un aller-retour de travail dans la journée. D'autres travaux prennent en compte le volume de flux (Cattan, 2004), à partir de données produites par les opérateurs de réseau. Des approches similaires ont été développées à partir de données de flux téléphoniques (Halbert L., 2004) mais imposent, pour accéder à des données fiables et suffisamment précises, la collaboration d'opérateurs au sein de dispositifs qui deviennent rapidement lourds.

En progressant encore dans la prise en compte des caractéristiques de la demande, une approche par la qualification du contenu métropolitain des flux de voyageurs a pu être menée sur les résultats d'une enquête repérant finement la motivation du déplacement et les caractéristiques d'emploi et d'activité du voyageur (Klein, 2003). Elle a permis de vérifier, à travers la nature des échanges, la hiérarchisation de l'armature métropolitaine. En revanche, elle nécessite de disposer d'enquêtes lourdes, dont l'ampleur dépasse sans doute les ambitions du programme qu'il s'agit ici d'élaborer. Enfin, plusieurs travaux concernant les « élites circulantes », ou leur pendant, les « migrants pauvres », s'attachent finalement à retracer la sociologie spécifique de ces mobilités (Tarrius, 1992). Ces dernières approches désignent plutôt des méthodes d'observation par entretiens. Il convient cependant de souligner que le caractère partiel du processus de métropolisation qui affecte les agglomérations moyennes que nous visons, empêche de repérer des groupes aussi homogènes et « exemplaires » que les « cadres d'entreprises financières de la city », les « diamantaires juifs », ou encore les « fonctionnaires britanniques expatriés à Bruxelles » (Cailliez, 2007) qui ont pu être étudiés ailleurs.

Au niveau intra-urbain, il est également possible de caractériser l'offre et d'appréhender la demande sur la base de diverses sources de données accessibles (données des exploitants, recensement, enquêtes nationales transports, enquête ménage à l'échelle des agglomérations, etc.). Les analyses visant à mettre en évidence des caractéristiques spécifiquement métropolitaines sont plus rares. On peut proposer de rendre compte de l'accessibilité aux lieux les plus emblématiques du phénomène métropolitain (quartier d'affaire, centre de congrès, gare TGV...). Concernant la mobilité des personnes, la question reviendrait à identifier des types de pratiques de mobilité propres aux populations métropolitaines. L'analyse que propose F. Ascher (1995) de la mobilité dans les « métapoles » selon laquelle les modes de vie des citadins « métropolitains » d'un même ménage deviennent de plus en plus autonomes, le logement devenant leur seul point fixe ouvre une piste. Elle suggère que la prise en compte de la mobilité peut ainsi se faire en relation directe non seulement avec

l'habitat, mais plus fondamentalement avec les modes de vie, dans le cadre d'un effort compréhensif qu'une analyse quantitative ne suffit sans doute pas à mener à terme.

En développant cette piste, on peut d'abord avancer l'hypothèse selon laquelle la dilution des frontières entre sphère domestique et sphère du travail, déjà évoquée à propos des structures temporelles que l'on peut rattacher au processus de métropolisation, se prolonge par une intégration plus étroite des différents segments à travers lesquels la mobilité des personnes est habituellement approchée : mobilité à courte distance quotidienne ou de week-end et mobilité à longue distance. La tentative illustre la faisabilité concrète de cette approche Orfeuil et Soleyret (2002) et les limites du croisement des différentes enquêtes quantitatives sur la mobilité disponibles en France. Au-delà, il conviendrait aussi d'envisager la mobilité des personnes comme un tout, en cherchant à gommer les frontières traditionnellement établies entre ses diverses composantes : sociales, professionnelles, résidentielle et mobilité « spatiale réversible » (Vincent-Geslin et Kaufmann, 2012). On peut enfin chercher à rendre de ces interdépendances à travers les représentations des individus en révélant par des entretiens comment ils positionnent leurs mobilités dans leur système de valeur.

3.5 Métropolité et modes de vie

A travers le paramètre de métropolité, Michel Bassand se place explicitement dans une tradition de pensée autour des modes de sociabilité urbaine. On peut penser ici à l'école de Chicago, mais aussi au concept d'indifférence civile de Simmel. Ainsi, la métropolité renvoie à des modes de socialisation, des manières de penser, de vivre ensemble, en bref, des modes de vie qui seraient spécifiques à la métropole (Mc Dowell, 1997). Ces modes de vie métropolitains se caractérisent par une forte individualisation et individuation. L'individualisation ne signifie pas qu'il n'y aurait plus de lien social, mais simplement que ces liens se reconfigurent différemment dans le cadre de la métropole. Si dans les sociétés d'ancien régime, les liens et les lieux étaient donnés, imposés par la position sociale et familiale, dans les sociétés métropolitaines, ces derniers sont beaucoup plus électifs (De Singly 2000, 2003). Ainsi, les amis, les membres de la famille que l'on fréquente ou encore le choix du conjoint ne sont plus totalement déterminés par le groupe social ou la société, mais largement laissés au libre choix des individus. Un autre élément semble fondamental dans la définition des modes de vie et de sociabilité métropolitains : l'accès à l'information, les opportunités et la vitesse de communication. C'est notamment grâce à l'information et aux différents médias de communication qu'une « sociabilité en réseau » est possible (Bassand, 2001 : 37). Les métropolitains peuvent ainsi être insérés tant dans des réseaux locaux que globaux, sans que cela ne soit contradictoire. La revendication d'identités territoriales, sexuelles ou politiques est l'un des signes forts de cette mise en tension entre local et global (Castells, 1997), de même que l'expression de la diversité sociale et culturelle inhérente à la métropole.

D'un point de vue empirique, saisir la métropolité implique de recueillir des données tant macrosociologiques que microsociologiques. A l'échelle macro, des données statistiques peuvent rendre compte, de façon variable selon les critères et les pays, des diversités sociales et culturelles, telles que la présence de communautés étrangères, sexuelles ou politiques ainsi que leur existence et organisation en réseaux associatifs par exemple. Le nombre d'associations locales, la participation citoyenne ainsi que l'importance des réseaux sociaux sur les territoires concernés par notre recherche peuvent constituer de bons indicateurs quantitatifs de leur dimension métropolitaine. A l'échelle micro, des approches microsociologiques à partir d'observations participantes ou non et d'entretiens permettent de mettre au jour les modes de sociabilité des métropolitains (mettre une référence pour étayer cette option méthodo) ainsi que la réalité de leur dimension réticulaire, mais aussi de rendre compte de l'autonomie relative de chaque membre par rapport au groupe. Enfin, à ces deux échelles, un double travail peut s'effectuer entre d'une part les représentations de la métropolité, des imaginaires de mobilité, de fluidité, d'interconnectivité qu'elle véhicule et d'autre part la caractérisation objective de cette mobilité, connectivité, etc. – la confrontation entre pratiques et représentations s'avérant toujours très riche en remises en question.

3.6 Gouvernance

La métropole est constituée selon M. Bassand d'une grande diversité d'acteurs politiques et économiques, d'habitants, d'usagers, etc. qui interfèrent à des échelles variables et dans des espaces mal délimités. Cette réalité complexe ne rend aucune institution politique évidemment légitime. La prise de décision et la résolution de problèmes divers nécessitent donc des interactions et négociations que l'on peut désigner, en première instance, par le terme de gouvernance.

A travers ce critère de gouvernance, Bassand pose la question de l'adéquation des structures administratives territorialisées à une structure socio-spatiale réticulaire, mais aussi celle de ses conséquences en matière de capacité des différents groupes sociaux à exercer leur influence. Cette question est aujourd'hui particulièrement prégnante dans les rapports centre/périphérie au sein des agglomérations : on observe ainsi au centre des politiques globales de « reconquêtes urbaines » plutôt créatrices d'aménités pour les habitants de ces zones mais parfois contraignantes, au moins en termes d'accès, pour les habitants de la périphérie. Sur un autre plan, les controverses relatives à la mobilisation de ressources locales en faveur de l'arrivée du TGV l'associent de plus en plus explicitement, comme on peut l'entendre dans les débats publics sur les projets de LGV, à une captation par une « élite circulante » au détriment de la sauvegarde du cadre de vie du plus grand nombre ou du « train de la vie quotidienne ». Finalement, la gouvernance métropolitaine rend compte non seulement de l'articulation des différentes échelles institutionnelles, mais aussi des rapports de force ou de domination entre groupes sociaux (Jouve, 2003).

Ainsi, la gouvernance des projets révèle pour une part la manière dont l'agglomération réussit à gouverner sa pluralité métropolitaine. Pour rendre compte de cette réalité complexe, un travail monographique, concentré sur le projet de gare et d'aménagement des quartiers adjacent, permet dans un premier temps de recenser les différentes institutions ou groupes d'acteurs parties prenantes, leur échelle d'exercice, leur champ de compétence et les modalités par lesquelles elles articulent leur action. Cette première approche descriptive peut aussi s'enrichir d'une analyse des discours produits qui permette de repérer l'énonciation des différents points mentionnés ci-dessus, mais aussi la fréquence d'évocation des problématiques métropolitaines, à partir d'un corpus pour partie accessible de rapports d'étude, d'articles de presse, de documents de communication institutionnelle, etc.

Ces analyses doivent aussi s'efforcer d'aborder les rapports de force et de domination, les stratégies propres des acteurs et les conflits qui peuvent exister entre eux. Mais leur capacité à saisir ces phénomènes est forcément limitée par l'occultation propre aux supports écrits destinés à une diffusion non contrôlée par l'acteur source. Pour dépasser ces limites, la réalisation d'entretiens, voire l'observation participante ou non si les calendriers du projet et de la recherche s'y prêtent, devient nécessaire.

Conclusion

A travers ce panorama dressé autour des « six paramètres de la métropolisation », nous avons d'abord cherché à montrer comment une problématique centrée sur la contribution d'une gare TGV en périphérie d'une ville moyenne à l'insertion de cette dernière dans le processus métropolitain devait être abordée par un ensemble d'observations et d'analyses conduites à des échelles diversifiées. On en retiendra trois principales :

1. Les observations visant à situer l'agglomération au sein du réseau des métropoles considèrent l'unité urbaine comme un tout. Pour la géographie, il s'agit alors d'un point dont on mesure les connexions au réseau. Les approches statistiques permettent de calculer le poids des catégories reconnues précédemment comme typiques du processus métropolitain.
2. Une part importante des observations à mener vise à rendre compte de la structure métropolitaine à l'intérieur de l'agglomération. Ces observations doivent identifier et qualifier les lieux focaux de cet ancrage métropolitain et à ce titre, préciser le rôle de la gare et de son

quartier. Elles doivent aussi décrire les structures sociales au sein desquelles sont insérées les populations métropolitaines et leurs pratiques, notamment d'usage du temps et de l'espace. Elles doivent encore éclairer la nature de l'économie métropolitaine et son articulation avec l'ensemble du tissu économique local. Elles doivent enfin s'intéresser, en particulier à travers le cas du dossier de la gare et de son quartier, à la façon dont est organisée la rencontre des intérêts divergents que porte la diversité métropolitaine.

3. Le niveau ultime de l'observation est celui des individus. On cherche ainsi à approcher leurs représentations, mais aussi à les articuler aux différentes pratiques afin de cerner les modes de vie et de sociabilité qui s'attacheraient à la métropolité. A ce même niveau microsocial, on peut situer l'observation fine des acteurs de l'aménagement de la gare et de son quartier.

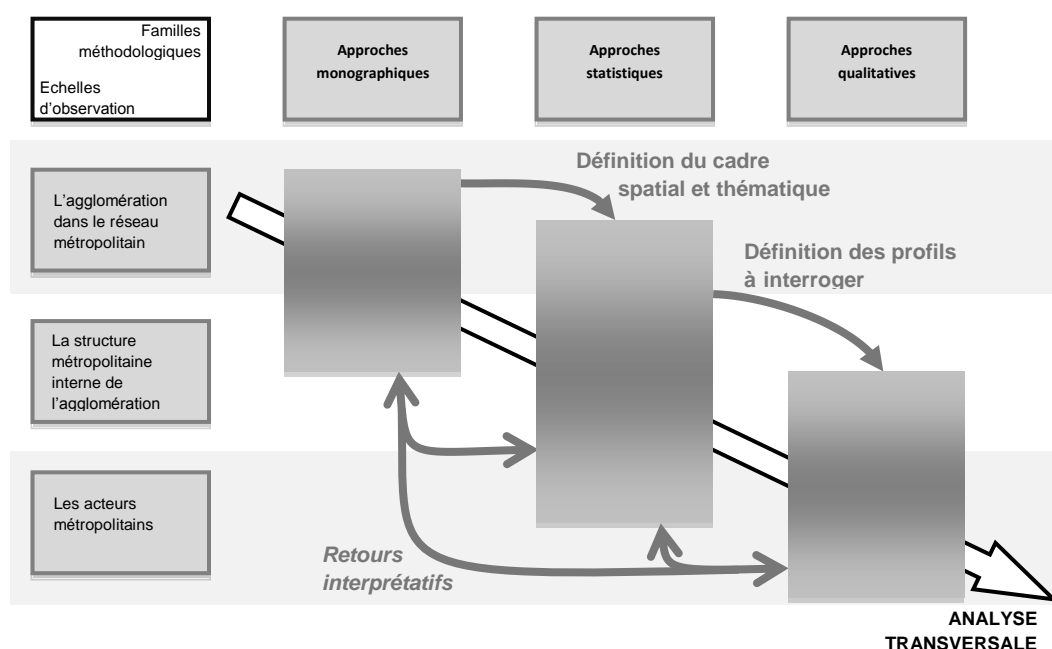
Cette rapide description illustre que la plupart des six paramètres que nous avons retenus comme grille de lecture ne suppose pas un niveau unique d'observation, mais nécessite, pour être saisi, une analyse croisée d'éléments situés à différentes échelles. Par exemple, les pratiques de mobilité « métropolitaines » s'observent de façon classique à travers les données statistiques recueillies à l'échelle de l'agglomération et s'enrichissent parallèlement de l'analyse des connexions de l'agglomération concernée au réseau métropolitain et d'entretiens sociologiques éclairant modes de vie et représentations. Les trois échelles d'observation qui viennent d'être avancées doivent donc être combinées.

Ce panorama des « six paramètres de la métropolisation » illustre également la diversité des méthodologies d'observation qui doivent être mise en œuvre pour saisir globalement un phénomène multiforme. A l'instar des échelles d'analyse, nous proposons d'identifier trois familles de méthodes à mobiliser autour de notre problématique :

1. L'approche monographique tout d'abord a pour objet de préciser le contexte de la recherche à mener. A travers une analyse bibliographique, éventuellement complétée par quelques entretiens avec des acteurs locaux, elle vise à rassembler les données et informations générales concernant l'agglomération ciblée. Elle s'attache particulièrement à retracer l'historique du projet d'aménagement de la gare TGV et de son quartier en mettant en exergue leurs articulations spatiales, en termes de contenu et de teneur des projets, en termes de jeu partenarial et de gouvernance et enfin en termes de discours. Elle cherche aussi à replacer ces projets dans la dynamique métropolitaine de l'agglomération en repérant à la fois les activités qui la portent, mais aussi les éventuelles évolutions dans leur répartition entre les pôles centraux et les pôles périphériques.
2. L'approche statistique a été largement évoquée dans les pages qui précèdent. Qu'il s'agisse de données démographiques, d'activité et d'emplois, de mobilité, le repérage, le recueil et l'analyse de ces informations quantitatives est un aspect incontournable de l'approche de la problématique que nous avons posée. D'un point de vue méthodologique, il convient de souligner qu'à plusieurs reprises est apparue l'importance de leur spatialisation.
3. Enfin, notre grille de lecture fait ressortir la nécessité d'une approche qualitative, souvent par entretiens approfondis (sans toutefois exclure d'autres options), indispensable pour appréhender le niveau microsocial.

Au total, il n'y a pas stricte concordance entre les trois échelles d'observation et les trois familles méthodologiques que nous venons d'identifier. Mais nous souhaitons surtout insister sur l'étroite articulation entre les différents volets de ce projet de recherche qu'implique une problématique construite autour du triptyque gare TGV et quartier de gare / ville moyenne / processus de métropolisation.

Fig. 4 : échelles d'observation et familles méthodologiques



Comme l'illustre la figure 4, chacun des volets de la recherche est articulé aux autres, dans un mouvement d'une part successif et d'autre part rétroactif. Ainsi, chacun des volets a besoin du précédent pour définir tout ou partie de son objet : l'analyse monographique permet de définir le périmètre d'investigation, tant spatial que thématique, de l'enquête quantitative. De la même manière, l'analyse quantitative permet de définir le profil intéressant des personnes à interroger dans le cadre d'entretiens approfondis. Mais avant tout, l'explicitation des six paramètres qui constitue notre grille de lecture a montré que la capacité explicative de différentes approches devait être combinée afin proposer, selon chacune de ces dimensions, une interprétation du rôle de la gare TGV et de son quartier dans l'insertion métropolitaine d'une agglomération moyenne. C'est dans ce cadre, croisant des approches et des échelles multiples, que nous élaborerons un projet de recherche visant à rendre compte de ce rôle sur un échantillon suffisamment varié de villes moyennes pour repérer d'éventuelles permanences.

Bibliographie

Aquino (d') P., 2002, « Le territoire entre espace et pouvoir : pour une planification territoriale ascendante », *L'Espace géographique* 1/2002 (tome 31), p. 3-22.

URL : www.cairn.info/revue-espace-geographique-2002-1-page-3.htm

Ascher F., 1995, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 345 p.

Barré A., Menerault P. (dir.), 2001, « Gares et quartiers de gares : signes et marges. Lille, Rennes et expériences internationales (Italie, Japon, Pays-Bas) », *Actes du séminaire international du 22 mars 1999 à Villeneuve d'Ascq*, Arcueil, INRETS, 216 p.

Bassand M., 2001, « les six paramètres de la métropolisation », *Les cahiers de la métropolisation*, No. 1, pages 33-39.

Béhar D., 2010, « Métropolisation : version française d'un paradigme universel », in *La France : une géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, coll. U, pp 113-124.

- Berion P., 1998, « Analyser les mobilités et le rayonnement des Villes pour révéler les effets territoriaux des grandes infrastructures de transport », *Les cahiers scientifiques du transport*, n°. 33, p. 109-127.
- Bozzani S., 2005, « L'intermodalité air-fer à grande vitesse au service du rayonnement métropolitain : Étude de l'articulation modale à l'aéroport de Roissy-Ch. de Gaulle au départ de Lille », *Les cahiers scientifiques du transport*, n°. 47, p. 61-88.
- Bozzani-Franc, S., 2006, *Grandes Vitesses, Métropolisation et Organisation des territoires : L'apport de l'intermodalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain*, Thèse en géographie et en aménagement, U. Lille 1, 609 p.
- Bozzani-Franc S. et L'Hostis A., 2010, *Contactability measures for assessing urban competitiveness*, Hyper Articles en Ligne, CCSD, 12p.
http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/56/56/18/PDF/Accessibility_measures_for_assessing_urban_competitiveness_21.pdf
- Bretagnolle A., 2005, *Les villes dans l'espace-temps : vitesse des communications et structuration des territoires à l'échelle intra et interurbaine*, Dans *Echelles et temporalités*, Volvey Anne (Ed.), pp 180-187 - <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00156880/en/>
- Brunet R., (dir.), 1989, *Les villes « européennes »*, Paris, DATAR/La Documentation Française, 179 p.
- Cailliez J., 2007, « des étrangers aisés dans la ville : le cas des fonctionnaires britanniques expatriés à Bruxelles » ». in Delwit P., Rea A., Swyngedouw M., *Bruxelles ville ouverte*, coll. Villes et entreprises, L'Harmattan, Paris, pp. 255-268.
- Castells M., 1996, *The rise of the network society*, Blackwell, Oxford. Traduction française par Delamare Ph., 1998, *L'ère de l'information*, tome 1, *La société en Réseaux*, Fayard, Paris, 613 p.
- Castells M., 1997, *The Power of Identity*, Blackwell, Oxford. Traduction française par Chemla P., 1999, *L'ère de l'information*, tome 2, *Le pouvoir de l'identité*, Fayard, Paris, 538 p.
- Cattan N., 2004, « Le monde au prisme des réseaux aériens », *Flux*, n° 58, p. 32-43
- Chalas Y., 2000, *L'invention de la ville*, Éditions Anthropos/Economica, 199 p.
- Clerval A., 2008, *La gentrification à Paris intra-muros : dynamiques spatiales, rapports sociaux et politiques publiques*, Thèse de Doctorat de géographie, d'aménagement et d'urbanisme, U. Paris 1 – Panthéon-Sorbonne, 602 p.
- Cohen D., 1997, *Richesse du monde, pauvretés des nations*, Flammarion, coll. Champs, Paris, 167 p.
- Damette F., 1994, *La France en ville*, La documentation française, DATAR, coll. Informations et analyses, Paris, 271 p.
- Decamps A., 2011, « La dynamique de la ségrégation urbaine à travers l'évolution des profils de quartiers : étude sur l'agglomération bordelaise », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 1, pp. 151-183.
- Dubresson A., 2000, « Une mise en perspective comparative de 19 métropoles mondiales », in Dureau (dir.) et al., *Métropoles en mouvement*. Paris, Anthropos-IRD.
- Facchinetti-Mannone V., 2012, « Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ? », *Géotransport* (à paraître).

- Facchinetti-Mannone V., Bavoux J.J., 2010, « L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales », *Belgeo*, n°1-2, pp. 9-22.
- Facchinetti-Mannone V. Richer C., 2011, L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique, *Rech. Transp. Secur.* (2011) 27:200-214
- Florida R., 2002, *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community And Everyday Life*, New-York, Basic Books, 404 p.
- E. Glaeser, J. Kolko & A. Saiz, 2001, « Consumer city », In *Journal of Economic Geography*, Oxford University Press, vol. 1.1, pp. 27-50.
- Gottmann J., 1961, *Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, The Twentieth Century fund.
- Halbert L., 2004, *Densité, desserrement, polycentrisme et transformation économique des aires métropolitaines : Interpréter la concentration des activités d'intermédiation dans la zone centrale de la région francilienne*, Thèse de Doctorat de géographie, U. Paris 1 – Panthéon-Sorbonne, 342 p.
- Jouve B., 2003, « Gouvernance métropolitaine : vers un programme de recherche comparatif », *Politique et sociétés*, Vol. 22, n° 1, pp. 119-142.
- Julien Ph., 1995, « La "métropolisation" des actifs structure le territoire », *Economie et statistique*, n°290, pp. 33-49.
- Julien Ph., 2002. « Onze fonctions pour qualifier les grandes villes », n° 840, *Insee Première*, pp. 1-4
- Kahn M.E., 2007, « Gentrification trends in new transit-oriented communities: Evidence from 14 cities that expended and built rail transit systems », *Real Estate Economics*, Vol. 35, p. 155-182.
- Klein O., 2001, *Les horizons de la grande vitesse : le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque*. Thèse de Sciences Economiques mention Economie des Transports, Université Lumière Lyon2, 308 p.
- Klein O., 2003, « Le travail métropolitain : un outil géographique pour révéler l'usage sélectif de la grande vitesse », dans *L'espace géographique*, n°. 2, p. 113-127.
- Klein O., 2004, « Social Perception of Time, Distancies and High Speed Transportation », *Time & Society*, vol.13, n°2/3, Sage publications, pp. 245-263.
- McDowell L. M., 1997, "The new service class: housing, consumption, and lifestyle among London bankers in the 1990s", *Environment and Planning A*, vol. 29, pp. 2061-2078.
- Mouhoud E.M. (dir.), 2010, *Economie des services et développement des territoires*, La documentation française.
- Ollivro J., 2000, *L'homme à toutes vitesses : De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Presses Universitaires de Rennes, coll. Espace et Territoire, 175 p.
- Ohnmacht T., Maksim H. and Bergman M. (eds.), 2009, *Mobilities and Inequality*. Ashgate, Aldershot, 223 p.
- Orfeuil J.-P., Soleyret D., 2002, « Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance ? / What are the interactions between the short and long-distance travel markets? », *Recherche – Transports – Sécurité*, vol. 76, pp. 208-221

Ravalet E., 2009, *Ségrégation urbaine et mobilité quotidienne, une perspective internationale, Etudes de cas à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal*, Thèse en Sciences Economiques mention Economie des Transport et en Etudes Urbaines, Université Lumière Lyon2 et Institut National de la Recherche Scientifique, Urbanisation, Culture et Société, 387 p.

Ravalet E. & Gillio N., (2012), *Comprendre l'économie des territoires*, Editions du Certu, 200 p. (à paraître)

Reich R., 1991, *The Work of Nations*, Alfred A. Knopf, New-York. Traduction française par Daniel Temam, 1997, *L'économie mondialisée*, Dunod, Paris, 336 p.

Rozenblat C., Cicille P., 2003, *Les villes européennes : éléments de comparaison*, Paris, UMR Espace CNRS 6012/U. Montpellier III, 94 p.

http://www.mgm.fr/ARECLUS/page_auteurs/rozen_veuro.pdf

Sassen S., 1991, *The global city*, Princeton University Press. Traduction française par D.-A. Canal, 1996, *La ville globale*, Descartes & Cie, Paris, 530 p.

Singly F. (de), 2000, *Libres ensemble - L'individualisme dans la vie commune*, Paris, Nathan, 415 p.

Singly F. (de), 2003, *Les uns avec les autres. Quand l'individualisme crée du lien*. Paris, Armand Colin, 2003, 267p.

Spiekermann, K., Wegener, M., 1996, « Trans-European networks and unequal accessibility in Europe ». *European Journal of Regional Development*, 4/96, 35-42.

Subra Ph., 2007, *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, collection Perspectives Géopolitiques, Ed. Armand Colin, 327 p.

Tarrius A., 1992, *Les fourmis d'Europe : migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris, L' Harmattan, 210 p.

Thomas M.-P., 2011, *En quête d'habitat : choix résidentiels et différenciations des modes de vie familiaux en Suisse*, Thèse de doctorat, EPFL, 557 p.

Thomas M-P. et Pattaroni L., 2012, « Choix résidentiels et différenciation des modes de vie des familles de classes moyennes en Suisse », *Espaces et sociétés*, 2012/1 n° 148-149, p. 111-127.

Troin J.F., 2010, « Désirs de gares TGV : du projet des édiles locaux au désaménagement du territoire », *Belgeo* n°1-2, pp. 23-34.

Vincent-Geslin S., Kaufmann V., 2012, *Mobilité sans racine. Plus loin, plus vite... plus mobiles ?*, éditions Descartes & Cie, collection Cultures Mobiles.